

千葉県に対する質問と要求案

10/6/17 北実会

1】 4.6%値下げ合意の法的有効性と破棄条件

行政は議会の議決なしには補助金を支出できない。その留保条項がない合意書に法的有効性があるとすればその法令は何か。

県は白井市の動向に関わらず補助するとした。白井市が補助金を支出しないだけで事業者に破棄の権利があるとすれば法的根拠は何か。

2】 損害賠償請求の有無

北総鉄道は白井市にたいして、白井市が補助金を出さない場合は損害賠償を請求すると通知してきた。議会の議決を留保条件としていない合意書のために生じたと言える。このような瑕疵のある合意書を作成し各市に押印を求めた県の責任をどう考えるか。

損害賠償請求が瑕疵ある合意書によって行われるとすれば、県に主要な責任があり、また市議会の「合意は慎重に」との議決を無視して、合意の文書に署名した横山久雅子市長個人の責任ではないか。

3】 4.6%値下げ合意による見通し

北総鉄道は、県と沿線自治体に、H22年度以降の乗客数は年々歳々減少し、H37年度5.5%減、H47年度15.5%減、H52年度には21.2%の減となっている。

4.6%値下げは、値下げの「第一歩」と言われているが、「第二歩」の値下げのためには、さらに過大な税金の投入を要求されるのではないか。

合意書には、4.6%値下げ合意の前提条件として、「まちづくり」、「賑わいの創出」、「若年層の地域離れの抑制」、「高齢者の鉄道利用の促進」などによる乗客増やしが自治体の責務とされている。

例えばH52年度の減少分21.2%・乗客数730万人・一日あたり2万人（NT中央と牧の原と日本医大の現在乗客数合計）を充足するためにはどれだけの税金投入が必要か。底なしの税金投入もやむなしとするのか。

しかも合意には乗客増やしのための京成・北総の責務はひと言もない。このように偏った合意書を正当なものと評価するのか。

4】 4.6%合意の補助金過払いという不合理・不適正

乗客は減少するのに補助金は定額で支給するため差額が発生するのは避けられない。明らかな過払いを承知で実施するのか。

特に印西市の場合は、高校・大学・ビジネス施設・病院等々、他市からの流入者多数までが印西市民としてカウントされ補助金額増大の要因となっている。不合理な

補助金過払いと考えるがどうか。

5】 北総運賃の不合理を浮き彫りにした運行計画

京成が発表した 7/17 以降の新高速と京成本線の空港旅客輸送の運行計画によれば、全体として現在比では 1.6 倍の運行本数となるが、内訳では京成本線で運行中の一般特急や快速をさらに増やす一方、新高速については計画の半分近くまで減らすことにしている。

こうして新高速の収支は赤字としているが県としての見解はどうか。

この運行計画から推察できることは、新高速の運賃が高すぎるため、増大する空港旅客が安い本線を選択すると予測しているためと考えられるがどうか。

しかし、新高速の運賃 950 円のうち、820 円を占める北総運賃こそがこの運行計画を原因と考えるほかないがどうか。

また京成本線では徴収している空港旅客特定運賃を新高速では徴収しないという不公正も高すぎる北総運賃が原因と考えるほかないがどうか。

県は前回、適正な運賃体系は距離比例だが要求はしないと答えた。どうしてか。

6】 アクセスの建設費

県は前回、線路使用料の積算根拠については成田高速鉄道アクセスから、アクセスや京成にとって重要な情報であり説明できないと断られたと言った。

アクセスは第三セクターであり、県と沿線自治体は 35% 強の株主であるにも拘らず情報を入手できないでは済まされないと考えるがどうか。

7】 京成の北総線ただ乗り是正

全ての根源は、北総に運賃収入させない。北総の増収にさせる正当な線路使用料を支払わないという京成のただ乗りにある。社会正義に反する親会社京成の支配を正すべきではないか。

京成は北総を相互乗り入れにすると自社線区間の整備費を負担しなければならないというが、アクセスの事業と相互乗り入れがどうして連動するのかを確認したことはあるか。

要求

- 1、 4.6% 合意を撤回し、京成本線の運賃体系に改めさせていただきたい。
- 2、 京成電鉄と国に対して、成田空港線の事業許可を再検討して北総鉄道に運賃を収入させるように求めていただきたい。
- 3、 成田空港線と京成本線それぞれの航空旅客および空港旅客の乗客数予測を開示させていただきたい。

今年の3月31日に退職した県庁幹部の

天下り先の資料を入手しました。

驚いたのは、千葉県企業庁長の山本修平氏が

4月1日から北総鉄道(株)に顧問として就任しています。

多分、取締役の含みで「顧問」に就任したものと思います。

また、東葛飾県民センター所長の近藤勝氏が

成田高速鉄道アクセス(株)の総務部長に就任しています。

このように千葉県幹部が北総鉄道や関連鉄道に天下っている状態では

市民・県民より北総鉄道の利益のために県OBが働くことは明らかです。

許しがたい、行政と北総の癒着ですね。